

პროექტის დასაბუთება

არსებული გზის მდგომარეობა

1. რატომ არის აუცილებელი ქვეშეთი-კობის გზის მშენებლობა?

ქვეშეთისა და კობის დამაკავშირებელი არსებული 35 კილომეტრიანი გზა არ არის უსაფრთხო, გადატვირთული და ზვავსაშიშია. არსებული გზის გამტარუნარიანობა არ შეესაბამება ტრანსპორტის ამჟამინდელი მოძრაობის მოცულობას (3-4 ათასი ავტომობილი დღეში - მათ შორის 70% მსუბუქი და 30% - სატვირთო ავტომობილი). მას აქვს არაადეკვატური ჰორიზონტალური და ვერტიკალური განლაგება; ამ გზაზე მრავლადაა 1, 370 მეტრიდან 2, 200 მეტრამდე სიმაღლის მკვეთრი მოსახვევები. მათი გაწმენდა-შეკეთება ზამთრის პერიოდში საკმაოდ რთულია და ამიტომ, გზა, ყოველწლიურად ხანგრძლივი პერიოდით იკეტება (საშუალოდ, წელიწადში 44 დღე, 2012-2016 წლების მონაცემებით). არსებული გზა სამგზავროდ საშიშია. 2012-2017 წლებში აღრიცხული საავარიო შემთხვევებიდან ექვსი სასიკვდილო შედეგით და 89 სერიოზული დაზიანებებით დასრულდა. ახალი შემოვლითი გზა და ქვეშეთისა და კობის დამაკავშირებელი გვირაბი უზრუნველყოფს მზარდი საავტომობილო მოძრაობის უსაფრთხო გამავლობას მთელი წლის განმავლობაში.

2. გახდება თუ არა ახალი გზა საერთაშორისო სტრანზიტო დერეფანი?

ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი იქნება სასიცოცხლო მნიშვნელობის სტრანსპორტო და სავაჭრო ქსელი, რომელიც ერთმანეთთან დააკავშირებს სომხეთსა და რუსეთს საქართველოს გავლით. გარდა ამისა, დეფერანი მნიშვნელოვანია საერთაშორისო ვაჭრობის თვალსაზრისით; ის ხელმისაწვდომს გახდის მსოფლიო ბაზარს საქართველოსთვის და უზრუნველყოფს მის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ქვეშეთი-კობის დამაკავშირებელი ახალი გზა წარმოადგენს მნიშვნელოვან კომპონენტს მზარდ ურთიერთდაკავშირებულ ქსელში.

ახალი გზის უპირატესობები

3. როგორ შეუწყობს ახალი გზა ხელს საქართველოს ეკონომიკის განვითარებას?

სამხრეთისა და ჩრდილოეთის დამაკავშირებელი საგზაო დერეფნის მშენებლობა საქართველოსთვის პრიორიტეტულია. მაგისტრალის დაბალი გამტარუნარიანობა და მაღალი საოპერაციო ხარჯები უარყოფით ზეგავლენას ახდენს ვაჭრობისა და ადგილობრივი ეკონომიკის, კერძოდ, ტურიზმისა და სოფლის მეურნეობის განვითარებაზე. არსებული გზა ვერ პასუხობს გაზრდილ სატრანსპორტო მოთხოვნებს და რეგიონში ტურიზმის პოტენციალის ზრდის ერთ-ერთი შემაფერხებელი ფაქტორია.

4. რამდენად შემცირდება მგზავრობის დრო და უბედური შემთხვევების რიცხვი?

მთავრობის პროგრამის თანახმად, ჩრდილოეთ-სამხრეთ დერეფნის ეტაპობრივი გაუმჯობესება მოიცავს (i) 23 კმ-ანი ორზოლიანი შემოვლითი გზის მშენებლობას ქვეშეთსა და კობს შორის, რომლის 70%-ს ექნება დამატებითი ზოლი სატვირთო მანქანების შეუზღუდავად გადასადგილებლად; (ii) ჰორიზონტალური და ვერტიკალური განშლის გაუმჯობესებას არსებული გზების უსაფრთხოების ნაკლოვანებების

მოგვარების მიზნით; (iii) სწორად დაპროექტებული გვირაბების მშენებლობას უსაფრთხო და მთელი წლის მანძილზე უწყვეტი ორმხრივი მოძრაობის უზრუნველსაყოფად. დამატებით, პროექტის ფარგლებში, გაიმართება საგზაო უსაფრთხოების გასაცნობი შეხვედრები ადგილობრივ თემსა და სასკოლო სივრცეებში.

5. რა სარგებელს მოუტანს ახლი გზა აღნიშნულ რეგიონს?

იმის გამო, რომ ზამთრის თვეებში გზა დაკეტილია, ადგილობრივი მოსახლეობის დიდი ნაწილი მოწყვეტილია გარესამყაროს და ხელი არ მიუწვდება ეკონომიკურ და სოციალურ სერვისებზე. ხადას ხეობის სოფლები წელიწადში ოთხი თვის განმავლობაში ჭარბი თოვლიანობით გამოირჩევა და ხეობის მოსახლეობას ამ პერიოდში ან სოფლის დატოვება ან პირიქით, სოფლებში ჩარჩენა უწევთ, რაც იმას ნიშნავს, რომ მოსახლეობა ამ დროს გაჭირვების პირისპირ რჩება. შემოვლითი გზა საშუალებას მისცემს ხადას ხეობის მოსახლეობას, შეუფერხებლად ისარგებლონ ყველა ეკონომიკური და სოციალური სერვისით მთელი წლის განმავლობაში. ქვეშეთი-კობის გზის მიმდებარე დასახლებები და ტურისტული ადგილები უსაფრთხო და საიმედო გზით ისარგებლებენ.

6. როგორ აისახება ახალი გზისა და გვირაბის პროექტის განხორციელება მოსახლეობის საცხოვრებელ პირობებზე?

ძირითადი და ადგილობრივი გზების გაუმჯობესება გაზრდის ვაჭრობის შესაძლებლობას, განვითარდება ტურისტული ბიზნესი, გაიზრდება ადგილობრივი მოსახლეობის ბაზრებთან და სოციალურ სერვისებთან ხელმისაწვდომობა და ადგილობრივ თემს ეკონომიკური საქმიანობის დაწყების სტიმულს მისცემს.

მოკლევადიან პერსპექტივაში შემოვლითი გზა წვლილს შეიტანს სიღარიბის დაძლევის საქმეში იმ თვალსაზრით, რომ ადგილობრივი მოსახლეობა დასაქმდება როგორც გზის მშენებლობის, ისე მისი ფუნქციონირებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოწყობის პროცესში.

გარდა ამისა, პროექტი მიზნად ისახავს, თემის განვითარების ინიციატივების მხარდაჭერას ადგილობრივთა საცხოვრებელი პირობების გასაუმჯობესებლად. ინიციატივათა იდენტიფიცირება და განხორციელება მოსახლეობასთან ინტენსიური კონსულტაციების შედეგად მოხდება და შესაძლოა მოიცავდეს რეგიონში ეკოტურიზმის მხარდაჭერასა და წყლის/წყალალანირების ინფრასტრუქტურის მოწყობას. გენდერული ანალიზის ჩატარების შედეგად შემუშავდა გენდერული სამოქმედო გეგმა, რათა პროექტიდან მაქსიმალური სარგებლის მიღება ადგილობრივმა ქალებმა და გოგოებმა შეძლონ.

7. გახდის თუ არა ახალი შემოვლითი გზა მგზავრობას უსაფრთხოს?

ახალი გზა აშენდება საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით და გათვალისწინებული იქნება გეომეტრიული განშლა, გზის განათება, ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელები და საგზაო ნიშნები, რაც უსაფრთხოს ხდის მოძრაობას. რაც მნიშვნელოვანია, საგრძნობლად გაუმჯობესდება უსაფრთხოება და გამტარიანობა გუდაურსა და სხვა დასახლებულ პუნქტებში, ტრანზიტული, კერძოდ, სატვირთო მანქანების მოძრაობის გადამისამართებით.

პროექტის აღწერა

პროექტის სტატუსი

8. რა ფაზაშია პროექტი ამჟერად?

მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით განხორციელდა პროექტის მიზანშეწონილობის შესწავლა, შეიქმნა დეტალური საინჟინრო პროექტი და მომზადდა შესყიდვის დოკუმენტაცია. რისკებისა და

უსაფრთხოების დოკუმენტი აზიის განვითარების ბანკისა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის დაფინანსებით მომზადდა. პროექტი ამჟამად მომზადების საფინანსო ფაზაშია.

9. როდის დაიწყება მშენებლობა?

შემოვლთი გზის და გუდაურის გვირაბის მშენებლობა დაიწყება 2020 წლის დასაწყისში.

10. სამშენებლო კომპანია შერჩეულია?

პროექტი მოიცავს 9 კილომეტრიანი გუდაურის გვირაბის (ლოტი 1) და 14 კილომეტრიანი გზის მონაკვეთის (ლოტი 2) სამშენებლო კონტრაქტებს. ლოტი 1-ს მშენებლობისთვის კომპანია ჯერ არ შერჩეულა, ხოლო ლოტი 2-ს სამშენებლო კომპანიის წინასწარი შერჩევა დასრულებულია.

11. რა კრიტერიუმით შეირჩევა სამშენებლო კომპანიები?

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, აზიის განვითარების ბანკის (აგბ) შესყიდვების პოლიტიკისა და რეგულაციების შესაბამისად და საერთაშორისო ტენდერების საშუალებით, შეარჩევს სამშენებლო კომპანიებს. ტენდერში მონაწილე კომპანიები ვალდებული არიან, დაასაბუთონ, რომ მათ შეუძლიათ უპასუხონ სათანადო ტექნიკურ და ფინანსურ მოთხოვნებს.

პროექტის მოთხოვნები და მოცულობა

12. რა სიგრძის იქნება შემოთავაზებული გზა და გვირაბი?

ახალი შემოვლთი გზა 23 კილომეტრის სიგრძისაა, რაც არსებულ გზაზე 12 კილომეტრით მოკლეა. ორმხრივ მოასფალტებულ გზას (ერთ მხარეს თითო ზოლით) ექნება დამატებითი ზოლი სატვირთო ტრანსპორტისთვის. პროექტის თანახმად, გზა შეესაბამება 80 კმ/სთ სიჩქარის გამავლობის სტანდარტებს. ევროკავშირის სტანდარტით (EU დირექტივა 2004/54/EC) დაპროექტებული გვირაბი შეამცირებს ზვავის არსებობის რისკს ზვავსაშიშ ადგილებში. გზაზე გაიჭრება 5 გვირაბი, რომელთა მთლიანი სიგრძე დაახლოებით 11 კილომეტრია. მათ შორის ყველაზე გრძელი გვირაბი 9 კილომეტრის სიგრძისაა და საქართველოში არსებულ გვირებებს შორის ყველაზე გრძელი იქნება.

13. რა მეთოდით გაიჭრება გვირაბები?

გვირაბის მშენებლობისთვის გამოყენებული იქნება გვირაბის სათხრელი მანქანა. ძირითადი გვირაბის საავარიო გაღერა და ოთხი პატარა გვირაბი აშენდება ჭრის და დაფარვის, ბურღვა-აფეთქების მეთოდების გამოყენებით.

14. ახალ გზაზე გათვალისწინებულია განათება მიწისზედა და მიწისქვეშა გადასასვლელები?

დიახ. გზის განათება და გზაზე და მიწისქვეშა გადასასვლელები განსაზღვრულ ადგილებში პროექტის განუყოფელი ნაწილია.

15. ახალი გზის აშენების შედეგად გადაიკეტება პატარა გზები, რომლებიც სახლებსკენ მიდის?

კერძო საკუთრებამდე მიმავალი პატარა გზები შენარჩუნდება და სადაც საჭიროება მოითხოვს, შეკეთდება.

16. შემოთავაზებული გზის რა ალტერნატივები იქნა განხილული და რატომ ითქვა უარი მათზე?

მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტის მიზანშეწონილობის შესწავლისას განხორციელდა პროექტის ალტერნატივების სისტემური შედარება შესაბამისობის, ტექნოლოგიის, დიზაინის, გეო-ტექნიკური რისკების და ფუნქციონირების გათვალისწინებით.

საინჟინრო კვლევის საწყის ეტაპზე ჩატარდა წინასწარი მოკვლევა, რომლის მიხედვითაც შეფასდა სამი ალტერნატიული დერეფნის რამდენიმე მარშრუტი, მათ შორის 2 დერეფანი ნავარაუდები იყო გუდაურის ხეობაში, ხოლო ერთი - ხადას ხეობაში. ასევე განიხილებოდა არსებული გზის აღდგენა, თუმცა განახლების მიუხედავად, ის ვერ შეასრულებდა ძირითადი გზის ფუნქციას, ვერ გაუმკლავდებოდა უსაფრთხოებასთან და კლიმატთან დაკავშირებულ რისკებს.

გუდაურის ხეობის 2 დერეფანი გამოირიცხა მიუღებელი გეოლოგიური პირობების გამო, რაც საფრთხეს შეუქმნიდა გვირაბის მშენებლობას და შესაძლოა, ყაზბეგის ეროვნული პარკზე მოეხდინა უარყოფითი გავლენა. ხადას ხეობის გეოლოგიური პირობები დამაკმაყოფილებლად შეფასდა და პროექტის განსახორციელებლად ერთადერთ შესაძლებელ დერეფნად დასახელდა. თავად ხადას ხეობის შესწავლისას სამი შესაძლო მარშრუტი განიხილებოდა. სიღრმისეულმა, მრავალკრიტერიუმინმა ანალიზმა აჩვენა, რომ შემოთავაზებული მარშრუტი სოფელ წკერესა და კობს შორის მდებარე მთაში 9 კმ. სიგრძის გვირაბის გაყვანას მოითხოვს.

17. ითვალისწინებს თუ არა საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ახლომავალი სოფლების ქვეშეთი-კობის გზის მონაკვეთთან დაკავშირებას?

მოცემული პროექტის განხორციელების მიზანი არ არის მხოლოდ შემოვლითი გზის და გვირაბის მშენებლობა. პროექტი ასევე მოიცავს ახალი ადგილობრივი გზების მშენებლობას, არსებული ძველი სოფლის გზების განახლებას და, ამგვარად, ახალი სატრანსპორტო ქსელის შექმნას. ასეთი სატრანსპორტო ქსელი ერთმანეთთან დააკავშირებს დასახლებებს, სოფლებსა და პატარა ქალაქებს და ასევე, ყველას ერთად დააკავშირებს დიდ ბაზრებთან, სოციალურ სამსახურებთან. ადგილობრივებს გაუჩნდებათ უკეთესი ეკონომიკური შესაძლებლობები.

18. საფეხმავლო გზებს თუ ითვალისწინებთ, რათა ადგილობრივებმა მეზობელ დასახლებებში სიარული შეძლონ?

ახალი გზა შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს (Trans-European North-South Motorway and EU Directive 2004/54/EC). გზატკეცილზე საფეხმავლო გადაადგილება აკრძალულია, თუმცა გზის გასწვრივ აუცილებლად იქნება უსაფრთხო ბილიკი ფეხით მოსიარულეთათვის.

19. ქვეშეთის მოსახლეობას სურს, რომ გზა მდინარის მეორე მხარეს აშენდეს. არის თუ არა ეს შესაძლებელი? არსებობს რამდენიმე ტექნიკური და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკითხი, რის გამოც ეს არ არის შესაძლებელი. მთავარი მიზეზი კი მდინარის მეორე მხარეს არსებული მეწყერსაშიში ფერდობია და გზას იმ მხარეს ვერ ავაშენებთ.

20. ხომ არ არის იმის საშიშროება, რომ მშენებლობის დროს, შესაძლოა, დაზიანდეს წყალგაყვანილობა, ან სხვა ტიპის მნიშვნელოვანი კომუნიკაციები ?

კონტრაქტორი მშენებლის მიერ შესასრულებელი სამუშაოს ერთ-ერთი მთავარი პირობაა, წინასწარ განსაზღვროს ყველანაირი კომუნიკაციის ადგილმდებარეობა და ადგილობრივ დასახლებებს, ასევე წინასწარ შეატყობინოს, რომელიმე გაყვანილობის გადატანის ან დროებითი გათიშვის შესახებ იმის გათვალისწინებით, რომ მალევე აღადგენს მას, რათა არ დატოვოს მოსახლეობა რომელიმე მომსახურების გარეშე.

21. რა გაკეთდება იმისთვის, რომ თავიდან იქნას აცილებული ხმაური და ვიბრაცია, რომელიც თან ახლავს მშენებლობას?

კონტრაქტორი მშენებელი ვალდებულია, შეადგინოს გარემოს მართვის გეგმა ადგილობრივი სპეციფიკის გათვალისწინებით და მიიღოს ზომები, რათა მაქსიმალურად შემცირდეს ხმაურთან და ვიბრაციასთან დაკავშირებული პრობლემები. მშენებელი ვალდებულია, აწარმოოს გამუდმებული მონიტორინგი, რომ ხმაურმა და ვიბრაციამ არ გადააჭარბოს დასაშვებ ნორმას და დარღვევის აღმოჩენის შემთხვევაში, შეცვალოს მოწყობილობები ან გამოიყენოს განსხვავებული სამშენებლო მეთოდები. ამასთან, სამშენებლო ბაზები დასახლებული პუნქტებიდან მინიმუმ 1 კილომეტრის დაშორებით უნდა განთავსდეს.

22. ვინ იქნება პასუხისმგებელი არსებული გზის შეკეთებაზე?

არსებული გზის შეკეთებაზე პასუხისმგებელი იქნება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

პროექტის დაფინანსება

23. რა იქნება მოცემული პროექტის ღირებულება?

პროექტის მთლიანი ღირებულება დღეს შეფასებულია 558,6 მილიონ აშშ დოლარად.

24. ვინ დააფინანსებს პროექტს?

საქართველოს მთავრობამ პროექტის დასაფინანსებლად აზიის განვითარების ბანკს (415 მილიონი აშშ დოლარი) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკს (60 მილიონი აშშ დოლარი) მიმართა. თანადაფინანსების სახით მთავრობა გაიღებს 83,6 მილიონ აშშ დოლარს, რათა დაფაროს გადასახადები და ვალდებულებები, მიწის გამოსყიდვისა და განსახლების ხარჯები, ფინანსური დანახარჯები და სხვა ხარჯები.

პროექტის ზეგავლენა

გავლენა გარემოზე

25. პროექტის განხორციელების ტერიტორიაზე და ყაზბეგის ეროვნულ პარკში ბევრი ბუნებრივი ჰაბიტატია, აქ არის ფრინველების გადაფრენის დერეფნები და აქვე გადაადგილდებიან ძუძუმწოვარი ცხოველები. რამდენად იქნება დაცული ეს ყველაფერი?

პროექტის 9 კილომეტრიანი გვირაბი გადის ყაზბეგის ეროვნული პარკისა და ზურმუხტის ქსელის არეალის მცირე ნაწილის მიწისქვეშ და არცერთ მათგანზე პირდაპირ ზემოქმედებას არ ახდენს. ფართო საპროექტო ტერიტორიაზე მდებარეობს მნიშვნელოვანი ბუნებრივი ჰაბიტატები - მათ შორის, ადგილები (წერტილები), რომლებსაც გადაადგილებისას კვეთენ ძუძუმწოვრები, ასევე ფრინველთა მიგრაციის დერეფნები. ჰაბიტატები ექსპერტების მიერ შესწავლილი იქნა პროექტის მომზადების ეტაპზე და ბიომრავალფეროვნების დასაცავად პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასებაში შევიდა რიგი შემარბილებელი ღონისძიებებისა. ბიომრავალფეროვნების საკითხების განსახილველად გაიმართა შეხვედრები არაერთ გარემოსდაცვით ორგანიზაციასთან, მათ შორის: NACRES - სახეობათა კონსერვაციის სამეცნიერო-კვლევითი ცენტრი, CNF - კავკასიის ბუნების ფონდი, საბუკო, ბუნების კონსერვაციის ქართული ცენტრი, დაცული ტერიტორიების სააგენტო და WWF - ბუნების მსოფლიო ფონდი.

ფართო გაგებით პროექტის არეალი - ჯვრის ტერიტორია - მოიცავს ფრინველების გადასაფრენ გზას, რომელსაც მიგრაციის პიკის დროს ყოველდღიურად 30 000-ზე მეტი მტაცებელი ფრინველი კვეთს. თუმცა, ბოლოდროინდელი კვლევებზე დაყრდნობით, შეიძლება ითქვას, რომ ხადას ხეობა ჯვართან შედარებით ბევრად ნაკლები მნიშვნელობისაა ამ თვალსაზრისით.

რაც შეეხება ძუძუმწოვრებს, ჩვენს მიერ შესწავლილ ტერიტორიაზე ექვსი სახეობაა - ყავისფერი დათვი, ევრაზიული ფოცხვერი, ევრაზიული წავი, არჩვი, ტურა და ნაცრისფერი მგელი. ყაზბეგის ეროვნულ პარკში ასევე ბინადრობენ სხვა მცირე ზომის ძუძუმწოვრები, რეპტილიები და ამფიბიები. მათ შორის არის ყაზბეგის მინდვრის თაგვი, დინიკის გველგესლა და სამი სახეობის ღამურა.

შემუშავდა ბიომრავალფეროვნებების სამოქმედო გეგმა რომლის მიხედვითაც მოხდება საპროექტო არეალის ბიომრავალფეროვნების დაცვა და გაძლიერება. გეგმის განხორციელებას ზედამხედველობას

გაუწევს ბიომრავალფეროვნების საერთაშორისო ექსპერტი და ეკოლოგი, რომლებიც პროექტის ფარგლებში დასაქმდებიან.

26. ამ რეგიონში ძალიან პოპულარულია ეკოტურიზმი. პროექტი ტურისტებისთვის ნაკლებად მიმზიდველ გარემოს ხომ არ შექმნის?

საბოლოო ჯამში, პროექტი სარგებელს მოუტანს ტურიზმს. ახალი გზა და გვირაბი გაზრდის ხელმისაწვდომობას ტურისტებისთვის და ტურიზმი სეზონური ხასიათის აღარ იქნება. ამასთან, გაუმჯობესდება ამ ტერიტორიებზე ვიზიტორების გადაადგილების უსაფრთხოების საკითხები და ტურისტებს მთელი მსოფლიოდან შესაძლებლობა ექნებათ, აღმოაჩინონ ახალი მიმართულებები, როგორცაა ყაზბეგის ეროვნული პარკი, ულამაზესი ხეობები და თვალწარმტაცი სოფლები. პროექტის ფარგლებში ამჯამად მიმდინარეობს კონსულტაციები ადგილობრივებთან, სამთავრობო უწყებებთან და სამოქალაქო სექტორთან, რათა გამოიკვეთოს ადგილობრივი მოსახლეობის ტურიზმის ხელშემწყობი საქმიანობის მხარდასაჭერი ღონისძიებები.

27. რას ნიშნავს გარემოზე ზეგავლენის შეფასება (გზშ) ?

გარემოზე ზეგავლენის შეფასება (გზშ) ნიშნავს, რომელიმე გეგმის, პოლიტიკის, კონკრეტული პროექტის გარემოზე ზემოქმედების (პოზიტიური და ნეგატიური) შედეგების წინასწარი შესწავლა, მანამ, სანამ გადაწყვეტილება იქნება მიღებული მის დაწყება/განხორციელებაზე. გზშ ინგლისურ და ქართულ ენაზე შეგიძლიათ იხილოთ საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებგვერდზე:

<http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=pages&func=menu&pid=1536737215>

28. რას ნიშნავს გარემოზე ზეგავლენის შეფასების სკოპინგის ანგარიში (Scoping Report)?

მოცემული პროექტის ფარგლებში, სკოპინგის ანგარიში გულისხმობს გზისა და გვირაბის მშენებლობასთან დაკავშირებული აქტივობების ბიოლოგიური, სოციალური, ეკონომიკური და კულტურული ზეგავლენების განხილვას. ის ასევე მოიცავს ანგარიშს შერჩეული პროექტის ალტერნატივების შესახებ და დასაბუთებას, თუ რატომ არ იქნა შერჩეული ეს ალტერნატივები. სხვა მნიშვნელოვან ფუქციებთან ერთად სკოპინგის ანგარიში ერთგვარი საგზაო რუკის ფუნქციასაც ასრულებს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების საქმეში.

29. ამ პროექტზე ვრცელდება საქართველოს ახალი სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასების პროცედურა?

არა. პროცედურა ძალაში შევიდა 2018 წლის 1 ივლისს, რომლის დროსაც გზშ-ს სკოპინგის ანგარიში უკვე იწერებოდა.

30. სად წაიღებთ სამშენებლო ნარჩენებს და ინერტულ მასალას, რომელიც პროექტის განხორციელების დროს წარმოიქმნება?

მშენებლობისას დაახლოებით 3,6 მილიონი კუბომეტრი ინერტული მასალა წარმოიშობა ნარჩენი სამშენებლო მასალის სახით. ეს მასალა ტრანსპორტირებული იქნება პროექტის ტერიტორიაზე არსებულ მუდმივ ნაგავსაყრელებზე ან ნარჩენების თავმოყრის ადგილებზე. რეკომენდებული ადგილები მაკვნი ნარჩენების მართვის ჩარჩო-დირექტივასთან ერთად გზშ-ს პროექტის განუყოფელი ნაწილია. საჯარო კონსულტაციების და ფოკუს-ჯგუფებთან შეხვედრების დროს, ზოგიერთმა ადგილობრივი დასახლების წარმომდგენელმა გამოხატა სურვილი, თავიანთ დასახლებაში მიწის ზედაპირის გასწორების მიზნით გამოიყენოს დარჩენილი სამშენებლო მასალა (მათი ვარგისიანობის შემთხვევაში).

31. სამშენებლო ბანაკებმა შესაძლოა დააზიანოს მიმდებარე გარემო. სად განთავსდება ისინი და ვინ გააკონტროლებს?

სამშენებლო ბანაკების მდებარეობები ჯერ არ არის განსაზღვრული და შემოთავაზებული იქნება თავად კონტრაქტორი სამშენებლო კომპანიის მიერ. თუმცა გზშ-ს ანგარიშის პროექტში ასახულია რეკომენდაციები, როგორც ადგილის შესარჩევად, ისე ზემოქმედების შესარბილებლად. სამშენებლო ბანაკები განთავსდება დასახლებული პუნქტებიდან არანაკლებ 1 კილომეტრის და ეკოლოგიურად მგრძობიარე ტერიტორიებიდან 2 კილომეტრის მოშორებით. კონტრაქტორი კომპანია ვალდებულია, შექმნას სამშენებლო ბანაკის მართვის გეგმა, რომელსაც საქართველოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი დაამტკიცებს და მონიტორინგს გაუწევს სამშენებლო ზედამხედველობის კონსულტანტი.

32. პროექტის ზონაში მდებარეობს წმინდა გიორგის ჯვარი, სამხედროებისადმი მიძღვნილი მონუმენტი, სასაფლაოები და სხვა კულტურული ძეგლები. მოახდენს მათზე გავლენას მშენებლობის პროცესი?

საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულმა სააგენტომ მოიძია და აღწერა აღნიშნულ ტერიტორიაზე არსებული კულტურული ძეგლები და არქეოლოგიური მნიშვნელობის მონაკვეთები. საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით, აკრძალულია მშენებლობა დაცული ტერიტორიებიდან 300 მეტრის მანძილზე, თუ მშენებლობა ფარავს ხედს ან აზიანებს ძეგლს. პროექტის დიზაინის მიხედვით არ ზიანდება არც საფლაოები და არც სალოცავები. გათვალისწინებულია სასაფლაოების და სალოცავების გარშემო ღობეების აღმართვა, სამშენებლო დაზიანებისგან დასაცავად. საქართველოს, კერძოდ, ხადას ხეობის კულტურული მემკვიდრეობის მნიშვნელოვნების გათვალისწინებით, ყველა ტიპის მშენებლობა წარიმართება არქეოლოგებთან მჭიდრო კონსულტაციის საფუძველზე და კულტურული მემკვიდრეობის სპეციალისტები ადგილზე შეისწავლიან სენსიტიურ ლოკაციებს. კონტრაქტორი მშენებლები ვალდებული არიან, წინასწარ მოიკვლიონ და დოკუმენტურად ასახონ იქ არსებული კულტურული მემკვიდრეობის ადგილმდებარეობაზე პოტენციური ზეგავლენის შესაძლებლობები შემდგომი საჭირო რეაგირების მიზნით. ამასთან, კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის სააგენტო ჩართულია პროექტში ძეგლების დასაცავი ადეკვატური ზომების განსახორციელებლად.

საცხოვრებელი ადგილის იძულებითი შეცვლა

33. რა გეგმა გაქვთ იმ მოსახლეობისთვის, რომელთაც იძულებით მოუწევთ საცხოვრებელი ადგილის შეცვლა?

საქართველოს მთავრობა ამჟამად იმყოფება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის (LARP) მომზადების პროცესში მათთვის, ვინც მშენებლობის ზონაში ხვდება. ხდება იმ ეკონომიკური ზემოქმედების შეფასება, რაც მოსახლეობას შეიძლება შეეხოს. მთავრობამ უნდა განსაზღვროს, თუ როგორ მოხდება მათთვის კომპენსაციების გადახდა ან შემოსავლის წყაროს აღდგენა.

პროექტის განსახორციელებლად საჭიროა დაახლოებით 240 ახლომდებარე მიწის ნაკვეთისა და საცხოვრებელი სახლის გამოსყიდვა. საქართველოს მთავრობის მიერ ზემოქმედების ქვეშ მყოფი მოლქალქეებისთვის მზადდება ახალი საცხოვრებელი ადგილის გაცემისა და საარსებო საშუალების აღდგენის გეგმა. იმ შემთხვევაში, თუ რომელიმე კერძო პირი/ოჯახი უარს ამბობს საცხოვრებელი ადგილის შეცვლაზე, შეთანხმების მისაღწევად ყველა მცდელობა გამოიყენება. იმ შემთხვევაში, თუ შეთანხმება ვერ იქნება მიღწეული, ამუშავდება წესი აუცილებელი საზოგადოებრივი საჭიროებისათვის საკუთრების ჩამორთმევის შესახებ.

34. რა არის წესი საზოგადოებრივი საჭიროებისათვის საკუთრების ჩამორთმევის შესახებ?

თუ მშენებლობის ტერიტორიაზე მცხოვრები მოსახლე არ თანხმდება საკომპენსაციოდ შეთავაზებული თანხის რაოდენობას და პირობებს, მაშინ საავტომობილო გზების დეპარტამენტი მიმართავს სახელმწიფოს უფლებას კერძო საკუთრების ჩამორთმევაზე, რაც სასამართლოს მიერ ქონების იძულებითი წესით ჩამორთმევას ნიშნავს.

35. ითვალისწინებთ თუ არა კერძო საკუთრების მფლობელებისთვის კომპენსაციის გაცემას, იმ შემთხვევაში, თუ მათ სახლებს ზიანი მიადგება?

დიახ. კონტრაქტორებს მოეთხოვებათ იმ შენობების წინასწარი კვლევა და დოკუმენტურად ასახვა, რომელთაც, შესაძლოა, მიადგეთ ზიანი მშენებლობის დროს. იმ შემთხვევაში თუ ისეთი შენობა დაზიანდება, რომელიც არ იქნება შეტანილი მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმაში, მესაკუთრეს აუცილებლად აუნაზღაურებენ ზარალს. იმ პირებს, რომლებიც ეჭვობენ, რომ მათი საკუთრება დაზიანდება მშენებლობის დროს, ვთავაზობთ, წინასწარ მოახდინონ ამ საკითხის დასაბუთება, თუ ეს შესაძლებელია.

36. ადგილობრივი მოსახლეობის ზოგიერთი წარმომადგენელი ამბობს, რომ მათ აქვთ საკუთრების რეგისტრაციასთან დაკავშირებული პრობლემები. მათი აზრით, ადგილობრივ ხელისუფლებას არ სურს, კუთვნილი მიწა დაურეგისტროს, რადგან ამით მიწის ფასი გაიზრდება და შემდეგ მთავრობას გაუჭირდება მისი მოსახლეობისგან გამოსყიდვა. მართალია?

აზიის განვითარების ბანკს (აგბ) და საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს სურთ, რომ მშენებლობის ტერიტორიაზე არსებული მიწის ნაკვეთები სათანადოდ იყოს რეგისტრირებული და რეგისტრაციის პროცესი იყოს გამჭვირვალე. აგბ ეხმარება საავტომობილო გზების დეპარტამენტს რეგისტრაციაში და ამ პროცესში ჩართო საერთაშორისო კომპანია, რომელიც თვალს მიადევნებს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მშენებლობის ტერიტორიაზე მდებარე მიწის ნაკვეთების შეფასების მეთოდოლოგიას. თუ ვინმეს გაურთულდა საპროექტო ტერიტორიაზე მიწის რეგისტრაცია ან აქვს კითხვები საკითხის ირგვლივ, უნდა მიმართოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს ან აზიის განვითარების ბანკის მუდმივ წარმომადგენლობას საქართველოში (იხილეთ საკონტაქტო მონაცემები ამ დოკუმენტის დასასრულს).

37. როგორ უნდა გაიგოს მოსახლემ, რომ პროექტი მის საცხოვრებელ ტერიტორიას ეხება?

ყველა ასეთ მოსახლეს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელი წინასწარ ეკონტაქტება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადების პროცესში.

38. როგორ უნდა მოიქცეს მოსახლე, თუ მისი მიწის ნაკვეთი რეგისტრირებული არ არის?

თუ კანონით შესაძლებელია ნაკვეთის რეგისტრაცია, რაც შეიძლება მალე დაიკანონეთ ის. ამ პროცესებში დახმარების მისაღებად მიმართეთ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს.

39. რა მოხდება, თუ ვერ დავარეგისტრირებთ მიწის ნაკვეთს?

თუ კანონიერების ფარგლებში მიწის რეგისტრაცია შესაძლებელია, რეგისტრაციის პროცესი აუცილებლად შესრულდება და მიწის ღირებულების ანაზღაურება მოხდება საბაზრო ღირებულების მიხედვით. თუ ამა თუ იმ მოსახლეს კანონით არ ეკუთვნის მიწის ნაკვეთი, მაშინ მიწის საბაზრო ღირებულების ანაზღაურება ვერ მოხდება, თუმცა გაიცემა სხვა ტიპის კომპენსაცია და კომპენსაციის ღირებულება გამოითვლება ქონებაზე ნებისმიერი სახის გაუმჯობესებების გათვალისწინებით.

40. როგორ უნდა მოიქცეს ხალხი, როცა მათ ადგილობრივი ხელისუფლება არ ეხმარება მიწის რეგისტრაციის საკითხის მოგვარებაში?

ნებისმიერი ასეთი საკითხის შესახებ, პირველ რიგში, აცნობეთ საავტომობილო გზების დეპარტამენტს. გარდა ამისა, შეგიძლიათ, მიმართოთ აზიის განვითარების ბანკს ან ევროპის რეკონსტრუქციისა და/ან განვითარების ბანკს.

41. რა ხდება იმ შემთხვევაში, თუ ადამიანის საარსებო პირობებზე ნეგატიურად აისახება ეს მშენებლობა?

საარსებო წყაროს დაკარგვის შემთხვევებს პროექტი ანაზღაურებს. დაზარალებულ პირებს სხვადასხვა სახის კომპენსაციას გადაუხდიან იმ კრიტერიუმებზე დაყრდნობით, რაც მოცემული და განმარტებულ იქნება პროექტის საინფორმაციო ბროშურებში, რომელიც დარიგდება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადების პერიოდში. დეტალური ინფორმაცია მოცემული იქნება მიწის

შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმაში, რომელიც გამოქვეყნდება ინგლისურ ენაზე აზიის განვითარების ბანკის ვებგვერდზე და ქართულ ენაზე საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებგვერდზე პროექტის უშუალო განხორციელებამდე.

42. როგორ დაანგარიშდება კომპენსაცია?

კომპენსაციის მეთოდოლოგიის შესახებ მოსახლეობას ეცნობება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადების პერიოდში საჯარო კონსულტაციების დროს და, ასევე, პროექტის საინფორმაციო ბროშურებიდან. დეტალური ინფორმაცია მოცემული იქნება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმაში, რომელიც გამოქვეყნდება ინგლისურ ენაზე აზიის განვითარების ბანკის ვებგვერდზე და ქართულ ენაზე საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებგვერდზე პროექტის იმპლიმენტაციამდე.

დაინტერესებული მხარეების ჩართულობა

კონსულტაციები იმ პირებთან, რომელთაც პირადად შეეხება პროექტი.

43. რა ღონისძიებები ტარდება პროექტის არეალში მოხვედრილი მოსახლეობის ინფორმირებისთვის?

საქართველოს მთავრობა, აზიის განვითარების ბანკი (აგბ) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD) ვალდებულია, აწარმოოს ინტენსიური კონსულტაციები და საჯარო განხილვები, რომელშიც ჩართული იქნებიან ის ადამიანები და დაინტერესებული პირები, რომლებიც უშუალოდ განიცდიან ზეგავლენას პროექტის მხრიდან. დაინტერესებულ პირთა ჩართულობის გეგმა (SEP) მომზადებული იქნა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) დაფინანსებით. გეგმა ემსახურება დაინტერესებულ პირებთან პოზიტიური ურთიერთობის ჩამოყალიბებას პროექტის განხორციელების მთელი ციკლის პერიოდში.

2019 წლის ივნისის მდგომარეობით, პროექტის ფარგლებში გაიმართა 43-ზე მეტი საჯარო კონსულტაცია პროექტის მოსამზადებელ ეტაპზე. შეხვედრების ნახევარზე მეტი გაიმართა ადგილობრივ მოსახლეობასთან, რაც მოიცავდა ფოკუს ჯგუფების განხილვებს, პირისპირ შეხვედრებს და საკონსულტაციო ღონისძიებებს. ამასთან, შედგა სამუშაო ჯგუფის შეხვედრები გარემოსდაცვით არასამთავრობო ორგანიზაციებთან და სამეცნიერო ჯგუფებთან, ასევე ადგილობრივი და ცენტრალური ხელისუფლების წარმომადგენლებთან. თემები, რომელიც განხილვის საგანი გახდა, მოიცავს საპროექტო გზის ალტერნატივების საინჟინრო გადაწყვეტილებებს, ეკოლოგიურ ზემოქმედებას, მიწის საკუთრებისა და საცხოვრებელი ადგილის შეცვლას, გენდერულ, დაგეგმარებისა და მშენებლობის განხორციელების საკითხებს. დაინტერესებულ მხარეთა ჩართულობის ღონისძიებებმა მთავრობას და მის პარტნიორებს საშუალება მისცა, ნათლად დაენახა, რა ზეგავლენა ექნება გზისა და გვირაბების მშენებლობას ადგილობრივ მოსახლეობაზე და გარემოზე. შედეგად, მათი ინტერესების დასაკმაყოფილებლად პროექტში მნიშვნელოვანი ცვლილებები შევიდა.

კონსულტაციების შედეგები დოკუმენტურად იქნა აღრიცხული, რაც აისახა როგორც გარემოს ზეგავლენის შეფასებაში (გზშ) და მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმაში, ისე მთლიანად პროექტში. კონსულტაციები გაგრძელდება პროექტის მთელი ციკლის პერიოდში.

44. რა ზეგავლენა მოახდინა საჯარო კონსულტაციებმა პროექტის მომზადების პროცესზე?

პროექტში რამდენიმე ცვლილება სწორედ საჯარო კონსულტაციების დროს წამოწეული საკითხების გამო შევიდა. მაგალითად, ქვეშეთში აშენდება მიწისქვეშა გადასასვლელი, ბედონისაკენ მისასვლელი გზის მიმართულება შეიცვალა სოფელში შეჭრის თავის ასარიდებლად, ხოლო ახლომდებარე სასაფლაოზე მისასვლელი საფეხმავლო გზის შესანარჩუნებლად წვერეში (სამხრეთის კარიბჭე) გვირაბი გაგრძელდება 100 მეტრით.

ინფორმაცია საზოგადოებისთვის

45. შესაძლებელია პროექტის შესახებ ოფიციალური საჩივრების წარდგენა საქართველოს მთავრობის, აზიის განვითარების ბანკის (აგბ) და/ან ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის მიმართ (EBRD)?

დიახ, პროექტის ფარგლებში ჩამოყალიბდა ე.წ. საჩივრებით მიმართვის მექანიზმი. ეს მექანიზმი აღწერილია პროექტის გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშში და საინფორმაციო ბროშურაში, რომელიც მოსახლეობას დაურიგდა. მოსახლეობას შეუძლია მიმართოს საჩივრების მართვის კომიტეტის საკონტაქტო პირს: შოთა ბაცისკაძე, განსახლების განყოფილების წარმომადგენელი საავტომობილო გზების დეპარტამენტში (ტელ: 577613 302, ელ. ფოსტა: Shota.batsikadze@georoad.ge). თუ საჩივარში აღწერილი პრობლემის მოგვარება ვერ ხერხდება ადგილობრივ დონეზე, მისი გადამისამართება შეიძლება სახელმწიფო დონეზეც. საჩივრის დაუკმაყოფილებლობის შემთხვევაში მიმართვა ხდება სასამართლოში. საჩივრით მიმართვა ასევე შეიძლება აგბ-სა და/ან ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკში (EBRD).

საქართველოს მთავრობა

პროექტის ადმინისტრაციული ორგანო:

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო
ყაზბეგის ქ. 12, 0160, თბილისი, საქართველო.

პროექტის განმახორციელებელი ორგანო:

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი: <http://www.georoad.ge>
უკეთესი საქართველოს მშენებლობა: <http://build.gov.ge/ge/projects>

საკონტაქტო პირი:

ლევან კუპატაშვილი
თავმჯდომარის მოადგილე
საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
[info\(@\)georoad.ge](mailto:info(@)georoad.ge)

აზიის განვითარების ბანკი

პროექტის ვებგვერდი:

<https://www.adb.org/projects/51257-001/main>

უსაფრთხოების დოკუმენტაცია:

<https://www.adb.org/site/safeguards/main>

საკონტაქტო პირი:

კამელ ბუმადი
ტრანსპორტის სექტორის სპეციალისტი,
პროექტის ხელმძღვანელი
ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის დანაყოფი
ცენტრალური და დასავლეთ აზიის დეპარტამენტი
[Kbouhmad\(@\)adb.org](mailto:Kbouhmad(@)adb.org)